



Porsche Club Days Hockenheim 24.07.20 – 26.07.20

mit

PCD Club-Cup und PCD-Fahrtraining am Sonntag

- Bericht -

Württembergischer PC und PC Schwaben mit PCD, PCHC, **PCD Club-Cup**, **PCC-Langstrecke** und **PCC-Fahrtraining**.

Texte: Michael Haas, Patrick Holzer, Ute Kröger

Bilder: Patrick Holzer, Ute Kröger



1 Die Veranstaltung



Aus dem Motorsportkalender des Porsche Club Deutschland nicht mehr wegzudenken sind die PORSCHE CLUB Days auf dem Hockenheimring. Aber 2020 ist ja alles etwas anders. Mit 2 bis 3 Monaten Vorlauf hat Heinz Weber Hygienekonzepte mit der Hockenheimring GmbH und der Stadt Hockenheim erarbeitet und Regeln für eine mögliche Veranstaltung geprüft. Besucher waren nicht möglich. Die verschiedenen Serien waren räumlich und zeitlich getrennt in den Boxen und im Fahrerlager. So ergab sich dann eine Lösung, bei der pro Teilnehmer 2 Helfer zugelassen waren und natürlich alle Personen registriert worden sind. Nach dieser Vorarbeit konnten der Preis

der Stadt Stuttgart Anfang Juli und die Porsche Club Days Ende Juli durchgeführt werden. Bei beiden Veranstaltungen ist die PCHC-Serie gestartet (Porsche Club Historic Challenge). Der Sonntag war dem PCD Club-Cup mit PCC-Langstrecke und PCC-Fahrtraining vorbehalten. Ziel war es immer alle Serien des Porsche Club Deutschland an einem Wochenende auszutragen. Bestens organisiert werden diese Tage vom Württembergischen PC, dem PC Schwaben mit kräftigem Rückenwind des Porsche Club Deutschland. Die Durchführung lag in der Verantwortung des Rössle Teams des Motorsport Club Stuttgart mit Heinz Weber.

Bereits um 07 Uhr war die Papierabnahme im Starthaus geöffnet und die Fahrer konnten bei Marga Kempf und Sylvia Plappert ihre Unterlagen und Startnummern abholen. Corona bedingt gab es doch viele Einschränkungen und Verpflichtungen, so auch den Wegfall der herkömmlichen Fahrerbesprechungen. Sportleiter Gerry Haag, der seit vielen Jahren pünktlich um 8 Uhr zur „Streckenbegehung“ rief, hatte 2020 die Aufgabe im neuen PORSCHE Experience Center die Fahrtrainingsgruppe zu leiten und zu instruieren. Bengt Stahlschmidt, einer der PCD Instruktoren, übernahm mit Bravour diesen Part. Nahezu 40 Teilnehmer ließen sich die Chance nicht entgehen die anspruchsvollsten Abschnitte des Hockenheimrings erklärt zu bekommen und die Kurven aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln kennenzulernen.





Über Funk angeleitet bekommen die Fahrer wichtige Infos zum sicheren und sauberen Befahren des Rings. Bremspunkte-Einlenkzonen und Scheitelpunkte sind dabei wichtige Informationen, die es umzusetzen gilt. Auf das "Geführten Fahren" folgt das "Freie Fahren". Hierbei darf alles vorher Gelernte ohne die Anleitung der Instrukturen umgesetzt werden. Mittags gab es auf dem Boxendach unser bekannt gutes Catering und nur dort ist auch genügend Fläche vorhanden, um die Abstandsvorschriften umzusetzen.

Thema Geräuschpegel: Es sind überwiegend die Fahrzeuge in der Kategorie "Tourenwagen + GT", die mit dem höchsten Geräuschpegel die Kontrolleure im Kontrollraum vor ihren Computern und Monitoren trotz angenehmer Innentemperaturen zum Schwitzen brachten.



Jedes Dezibel (dB) wird sekundengenau aufgenommen und protokolliert. Wehe dem Veranstalter, wenn der Geräuschpegel von maximal 98 dB überschritten wird – was aber nicht erfolgte. Sonst würden im beschaulichen Ort Hockenheim die "Alarmglocken" klingeln und es kann sogar der Abbruch der Veranstaltung angeordnet werden (zum Vergleich: ein normales Gespräch, ein Rasenmäher in 10 Meter Entfernung kommt auf 60 dB und unter 100 dB geht in einer Disco kaum was Vernünftiges). Wohl "dosiert" und im erlaubten Geräuschrahmen absolvierten die Porsche, die PCHC-Serie am Nachmittag ihr erstes und zweites Zeittraining.



Der Zeitrahmen auf der 4,574 Kilometer langen Rennstrecke in Hockenheim war für alle Beteiligten wieder eng bemessen, denn jeder, der an einer der Motorsportserien teilnimmt, will letztendlich nur eines: fahren, fahren, fahren. Mit gelassener Routine agierten Heinz Weber und Fritz Letters, Michael Haas, Gerry Haag und Claus Plappert sowie das bewährte Rössle-Team, das Safety-Car mit Thomas Krause und Rolf Edel. Sie alle sind ein gut eingespieltes Team, das schon jahrelang erfolgreich zusammenarbeitet.

Für die Streckensicherung waren die DMSB-Staffel, Willi Schenkel und Gerhard Köhler verantwortlich. Seit Urzeiten sind das SDO. Sport-Timing, Bernd Jung mit seinem Team, Monika und Christian Preu zuverlässige Partner bei der Zeitnahme und Auswertung der Fahrzeiten. Es wären noch etliche mehr zu nennen, die vielen ehrenamtlichen und unabkömmlichen Helfer/Innen bei der Papierabnahme, Fahrerlageraufsicht.







2 Wenn der Prophet nicht zum Berg kommen kann...



Etwa jedes 100. Kind in Deutschland wird mit einem Herzfehler geboren. Rund 4.500 dieser Kinder benötigen jährlich einen bzw. mehrere Eingriffe am offenen Herzen mit der Herz- Lungenmaschine. (Quelle: Herzbericht und Deutsche Gesellschaft Pädiatrische Kardiologie (DGPK) und Broschüre Herzfenster vom Bundesverband Herzkrank Kinder e.V.) Keine leichte Aufgabe für Eltern, Familie, Geschwisterkinder und die betroffenen Kinderherzpatienten. Niemand anderes als die Eltern selbst können die Gefühle beschreiben, wenn sie Ihr lieb gewonnenes Kind (oft schon als Neugeborenes) an der Schleuse zur Herz OP im Krankenhaus abgeben müssen. Hoffen, Tränen und Bangen begleiten die Eltern im Krankenhaus, wenn das kleine Leben an Schläuche und

Kabel angeschlossen ist, und sie wissen nicht ob sie Ihr Kind gesund zurückbekommen. Das bedeutet für die Eltern auch hoffen auf Gottes Hilfe und viel Kraft.

Es geht um Kinder die teilweise seit Ihrer Geburt nichts anderes als Krankenhaus, OP- Bereiche, Rehaklinik, Krankenbett, Ärzte, Apotheken und Medikamente kennen. Nach überstandener Herz OP zeigen die langen Narben am Körper der kleinen Herzpatienten vom Kampf um das junge Leben.

Marino Engels aus Waldbreitbach und Rudi Philipp aus Urbar verneigen sich vor den Eltern, der großen Aufgabe und der Liebe der Eltern gegenüber Ihren herzkranken Kindern.

Seit mehr als 20 Jahren haben sich die beiden ex Rennfahrer ehrenamtlich diesem Thema über den Bundesverband Herzkrank Kinder e.V. (www.bvhk.de) angenommen und versuchen mit ihrem Beitrag den Herzkindern und Ihren Eltern aus ganz Deutschland wieder etwas Freude in die Gesichter zu zaubern. In dieser langen Zeit haben sie bei über 50 Motorsport Großveranstaltungen am Nürburgring und/ oder Hockenheimring jährlich mit einer Gruppe jeweils anderer Herzkinder von 50 Personen (Herzkinder mit Elternteil) mit Blick hinter die Kulissen bei der Rennleitung, in den Boxen der Rennteams, bei der elektronischen Zeitnahme (wo Zuschauer keinen Zutritt haben) auf dem Siegerpodest und probesitzen in richtigen Rennwagen im Wert eines Einfamilienhauses in leuchtenden Kinderaugen schauen dürfen. Selbst die Dienstkleidung der Rennfahrer zeigte bei den Herzkindern großes Interesse.



Bild aus 2019





Vielen verzweifelten Eltern und Herzkindern konnten die Beiden wieder Freude am Leben vermitteln. Fotos der Eltern von Ihren Herzkindern auf dem Siegerpodest und in den Rennwagen sind bleibende Erinnerungen. Es sind kleine Glücksmomente für die Herzkinder und ihre Eltern, die die Sorgen und Ängste für kurze Zeit vergessen machen. Ein Lächeln der Herzkinder ist für uns viel mehr als ein Dankeschön und Motivation für unser Ehrenamt, so Engels und Philipp. Die Organisation für einen solchen schönen Tag ist keine Selbstverständlichkeit. Das war in den zurückliegenden 23 Jahren alles nur mit großzügiger Unterstützung von Porsche, des AvD, dem Porsche Club Deutschland, Porsche Club Schwaben, dem Württembergischen Porsche Club, Porsche Club Nürburgring, diversen nationalen und internationalen Rennteams und der Industrie für den Motorsport möglich. Dafür an dieser Stelle auch von den Herzkindern und Ihren Eltern ein großes DANKESCHÖN.

Auch für das laufende Jahr 2020 haben die Beiden schon im Dezember 2019 alle Vorbereitungen mit der Veranstaltergemeinschaft Porsche Club Deutschland, Porsche Club Schwaben und Württembergischer Porsche Club getroffen um am 25. Juli 2020 bei den Porsche Club Days wieder einen schönen Tag für Herzkinder am Hockenheimring möglich zu machen.

Doch CORONA hat es geschafft den schwächsten in unserer Gesellschaft. den Kindern und besonders in diesem Fall den herzkranken Kindern alle Freude auf diesen schönen Tag zu nehmen, da alle Großveranstaltungen vom Gesetzgeber bis zunächst 31. August 2020 ausgesetzt sind. Im Umkehrschluss sind die Herzkinder im Hinblick auf Ansteckung mit CORONA eine Risikogruppe.

Daher mussten wir einvernehmlich mit dem Bundesverband Herzranke Kinder e.V. und dem Veranstalter eine Teilnahme mit den Herzkindern in diesem Jahr absagen.



Bild aus 2019

Die Enttäuschung der 30 angemeldeten Herzkinder ist unbeschreiblich. Nach all den Leiden und Entbehrungen nicht einmal im Leben ganz oben auf dem Siegerpodest stehen zu dürfen, oder in einem richtigen Rennwagen zu sitzen, wo die Herzkinder sich seit Monaten darauf gefreut haben, ist für Außenstehende nicht zu beschreiben. Tränen verbunden mit Traurigkeit machen die Herzkinder untröstlich.

Wenn der Prophet nicht zum Berg kommen kann, so muss der Berg eben zum Propheten, dachten sich die beiden Organisatoren. Auf Anfrage zeigten spontan das Haus Porsche, das Porsche Club Life Magazin, der AvD, Rennteam HCB Rutronik Racing aus Ispringen (die den BVHK seit Jahren auch mit Spenden unterstützen), Kremer Racing aus Köln, und Dunlop ein großes Herz für die kleinen Herzpatienten und sendeten diverse Fanartikel die anschließend für die 30 angemeldeten Herzkinder aus NRW, Rheinland Pfalz, Niedersachsen, Hessen, Baden Württemberg und Bayern zu je einem großes Fan- Paket geschnürt wurden. Welches Kind freut sich nicht über ein Überraschungspaket.

Selbst der 4-fache Formel 1 Weltmeister Sebastian Vettel sendete für die angemeldeten Herzkinder, verbunden mit vielen Grüßen wertvolle handsignierte Autogrammkarten. So wurde noch ein Weg gefunden, um viele Tränen zu trocknen.

Die Hoffnung stirbt zuletzt, so hoffen Engels und Philipp im kommenden Jahr ggf. wieder auf einen schönen Tag und einen Besuch vieler Herzkinder aus ganz Deutschland an der Rennstrecke.



3 PCD Fahrsicherheit bei den Porsche Club-Days

Für die beiden Veranstalter, den PC Schwaben und den Württembergischen PC, ist es eines der Jahreshighlights, wenn im Rahmen der Porsche Club Days die PCC-Serie mit ausgetragen wird. Der Sonntag ist bei den Porsche Club Days "traditionsgemäß" den Serien-Porsche vorbehalten. Rennen finden nicht statt!

Für Teilnehmer, die sich für mehr Motorsport interessieren, sind die Vortage Freitag und Samstag besonders angesagt, gibt es doch hier ausreichend Möglichkeiten über den "Tellerrand" auch auf andere Motorsportserien einen Blick zu werfen. Das Gro der PCC -Teilnehmer macht sich aber – je nach Entfernung zwischen Garage zum Hockenheimring – früh auf, um sich rechtzeitig zur Fahrerbesprechung pünktlich 07:45 im Briefingraum einzufinden. Das ist ein MUSS, ansonsten gibt's keine Teilnahme.

Neu ist seit 2019 die Möglichkeit, dass im Rahmen des PCD Club-Cup ein **lizenzfreies PCC-Fahrtraining** gebucht werden konnte. Die Teilnehmer nehmen in einer eigenen Fahrgruppe am Geführten Fahren sowie am 1. und 2. Freien Fahren teil, nehmen aber nicht an den Prüfungen teil (Fahrgruppe blau, keine Zeitnahme).

Der **PCD Club-Cup** mit 2 Wertungs-Prüfungen und die **PCC-Langstrecke** (vor 2019 unter dem Namen PCS-Challenge bekannt) werden so organisiert, dass die Teilnehmer unterschiedliche Angebote nutzen können und gleichzeitig die gestiegenen Kosten des Hockenheimrings beherrschbar bleiben. Im Einzelnen stehen folgende Themen auf dem Programm:

Am frühen Morgen wird bei der optionalen **Streckenbesichtigung** (**PCC-Fahrtraining**, **PCC** und **PCC-Langstrecke**) die Rundstrecke an mehreren Punkten mit den Instruktoren besprochen, z.B. Ideallinie, Gefahrenpunkte, Auslaufzonen und Bodenwellen usw. An den Besichtigungspunkten können jeweils interessante und unterschiedliche Themen aus Theorie und Praxis angesprochen werden.

Geführtes Fahren (**PCC-Fahrtraining**, **PCC** und **PCC-Langstrecke**): "Wie am Schnürl" startete um 09:00 die Fahrergruppe ROT zum geführten Fahren und nach 30 Minuten folgte die Gruppe SCHWARZ. Die Fahrzeuge werden in Gruppen aufgeteilt und fahren unter Anleitung von erfahrenen Instruktoren um den Kurs. Die Dauer, ca. 30 Minuten, wird so berechnet, dass jedes Fahrzeug mindestens einmal hinter dem Instruktor-Fahrzeug fahren kann. Ziel ist es, das Fahrverhalten auf der ganzen Strecke zu üben und die Ideallinie zu finden. Die so gewonnenen "Er-Fahrungen" konnten ab 10:00 ausreichend getestet werden.

Freies Fahren 1 und 2 (**PCC-Fahrtraining**, **PCC** und **PCC-Langstrecke**): Das Freie Fahren soll dem Teilnehmer die Möglichkeit geben, sich mit der Strecke vertraut zu machen. Die Instruktoren betreuen die Teilnehmer. Jeder Teilnehmer kann seinen Fahrstil ohne Druck weiter optimieren oder einfach nur den Porsche in seiner schönsten Form nutzen. Beim Fahrtraining sind - wie bei der gesamten Veranstaltung - nur straßenzugelassene Fahrzeuge zugelassen. Auf der Rundstrecke ist die Ideallinie mit Pylonen markiert. Die Instruktoren betreuen die Teilnehmer.

PCC-Prüfung 1 (ohne Beifahrer): Innerhalb der 30 Minuten werden die 3 kleinsten Differenzen aus jeweils 2 Runden summiert (3 möglichst gleiche Rundenpaarungen). Abweichung pro 1/1000 Sek. = 1 Punkt. Bei Punktgleichheit entscheidet die nächste gleichmäßige Runde usw. Eine Geschwindigkeit wird nicht bewertet.

PCC-Prüfung 2 (ohne Beifahrer): Die Teilnehmer beginnen die Prüfung im Abstand von 3 – 5 Sekunden. Gewertet wird die Runde, die am besten mit dem Mittel der Referenz-Runden 2 bis 4 übereinstimmt. 30 Minuten, nachdem das 1. Fahrzeug die Start/Ziellinie überfahren hat, werden alle Teilnehmer abgewinkt.

Bei der **Prüfung zur PCC-Langstrecke** beträgt die Fahrzeit 60 Minuten. 1 oder 2 Fahrer sind pro Porsche Fahrzeug möglich. Zwischen der 20. und 40. Minute ein Boxenstopp von 1 Minute zu absolvieren, um gegebenenfalls einen Fahrerwechsel durchzuführen.

Die 2. Runde ist die Referenzrunde. Ziel ist es, die in der Referenzrunde 2 selbst bestimmte Durchschnittsgeschwindigkeit im Mittel in allen Folgerunden wieder zu erreichen.

Bei dem Mittelwert der Folgerunden ist allerdings die Zeit für den Boxenstopp 1 Minute + die Zeiten für die Einfahrt in und die Ausfahrt aus der Box mit einzukalkulieren!

Zum Abschluss rundet ein optionales Freies Fahren die Aktivitäten des Tages ab.





3.1 PCD Club-Cup und PCC-Langstrecke



Das "Geführte Fahren" der Gruppe Rot stand um 9 Uhr im Zeitplan. Vom erfahrenen Rössle Team in Gruppen hinter einem unserer Instruktorinnen zugeteilt, ging es gruppenweise auf die Strecke. Über Funk angeleitet bekommen die Fahrer wichtige Infos zum sicheren und sauberen Befahren des Rings. Bremspunkte-Einlenkzonen und Scheitelpunkte sind dabei wichtige Informationen die es umzusetzen gilt. Auf das "Geführten Fahren" folgt das "Freie Fahren", hier wird alles vorher Gezeigte ohne die Anleitung der Instruktorinnen auf der Strecke umgesetzt.



Auf der Strecke wurden daran anschließend die ersten Wertungsläufe der einzelnen Gruppen gefahren. Vorjahressieger Dr. Rocco Herz untermauerte mit seinem 1. Platz der Klasse PLATIN, dass auch in diesem Jahr mit ihm zu rechnen ist. Andreas Volke PC Mönnesee auf Platz 3 musste nur Andreas Friedrich (PC Rhein-Main) ziehen lassen. Die Klasse GOLD sah Ralph Pietsch PC Kirchen-Hausen als Klassen- und Gesamtsieger, Dieter Kohm und Anneke Volke auf den Plätzen 2 und 3. Mit seinem gelben GT4 fuhr der Kemptener Michael Rudig-Mummert einen sicheren Klassensieg nach Hause.

In der Klasse SILBER folgten ihm Ulf Thomas WPC vor dem Isartaler Rainer Velten.

In BRONZE fuhr der Pforzheimer Jürgen Klimek auf Platz 3 hinter dem Sports Cup Gastfahrer Rüdiger Bambach und dem Präsi des PC Roland Dieter Klein als Klassensieger. Die Damenwertung entschied Anneke Volke für sich vor Silvia Maier und Sonja Gentile. Der bisher Führende der Histo Wertung Peter Wiedemann schied mit einem techn. Defekt aus und so wurde der Weg frei für Dieter Klein als Sieger und Volke und Velten auf den Rängen.

Während die Serie VFV GLPro Tourenwagen und GT ihre Wertungsläufe absolvierten gab es für unsere PCC Fahrer eine kleine Verschnaufpause, die zum Tanken und für einen technischen Check der Porsche genutzt wurde.

Der 2. Wertungslauf ist der deutlich Schwierigere, gilt es doch den Mittelwert aus den Runden 2-4 mit weiteren Runden zu vergleichen. In der Klasse PLATIN konnte Dr. Rocco Herz seinen Klassensieg nicht verteidigen, der für den PC Rhein Main startende Andreas Friedrich war einfach besser und verwies ihn auf Platz 2.





Der Hamburger Frank Trentz fand sich auf dem 3. Platz dieser Klasse wieder. Ganz andere Namen auf dem Treppchen der Klasse GOLD, dort siegten Dieter Kohm vor Silvia Maier und Henning Wedemeyer. Newcomer Jan Horvath PC Westsachsen fand sich auf Platz 3 der SILBER Klasse hinter Dirk Rabehl und dem Klassensieger Dieter Klein PC Roland wieder. Souveräner Klassensieger in BRONZE wurde der Pforzheimer Detlef Hofmann, der sich mit dieser Punktzahl auch gleich den Gesamtsieg holte, und Thomas Zucker und Michael Ayahs auf die Plätze verwies. Die Isartaler Damen Silvia Maier und Annette Stahlschmidt waren in der Damenwertung siegreich, nur Anneke Volke rutschte auf den 2. Platz dazwischen. Auch im 2. Lauf der Histo-Wertung lautete die Reihenfolge Dieter Klein vor Andreas Volke. Dirk Rabehl schaffte es auf den dritten Platz.

Pünktlich um 17:20 zeigte die Boxenampel GRÜN und gab den Start zur **PCC-Langstrecke** frei. Nach 4 von 7 Läufen wurde hart um die Punkte der Jahreswertung gekämpft und so war es nicht überraschend, dass alle Kandidaten am Start waren. Vor den Boxen 2-5 nahmen die Teilnehmer ihre Position ein, um die obligatorische Zwangspause von 1 Minute zu kontrollieren und zu dokumentieren. Es wurde spannend, ein Teilnehmer fuhr übereifrig schon 2 Minuten zu früh in die Boxengasse, während ein anderer Fahrer gleich in die Industriestraße einbog. In der Klasse 1 (bis 350PS) kam Dirk Rabehl auf Platz 3 hinter dem Vater-Sohn Team vom PCS Walter und Daniel Heider und Andreas Volke als Sieger. Michael Rudig-Mummert gewann nicht nur die Klasse 2 (bis 420PS) sondern nahm auch noch den Gesamtsieg mit nach Kempten. Der in der Jahreswertung führende Rocco Herz kam auf Platz 2 vor Andreas Friedrich. In der großen Klasse (über 420PS) siegte Rüdiger Bambach vor Dieter Kohm und dem Team vom PC Westsachsen Horvath/Richter. Ein Blick nach der Veranstaltung auf die Jahreswertung zeigt schon, es wird noch 2 weitere spannende Läufe geben.



In der anschließenden Siegerehrung auf dem stillvollen Podium vor dem Parc Ferme bekam Rennleiter Heinz Weber viel Lob und Applaus für die 3 wunderschönen Motorsport Tage. Drei Tage voller Motorsport mit vielen verschiedenen Serien ist schon eine Herausforderung und sehr viel Arbeit, nicht nur an den Tagen am Ring sondern sie beginnt schon Wochen vorher. Dies wissen unsere Fahrer zu schätzen und sie bedankten sich mit einem langen kräftigen Applaus bei den beiden anwesenden Präsidenten Uwe Zimmermann (WPC) und Fritz Letters (PCS und PCD).





3.2 PCC-Fahrtraining bei den Porsche Club-Days

Erst vor etwas mehr als einem Jahr wurde in der PCC Planung das neue Konzept zum Club Cup beschlossen. Es sah unter anderem vor, die ehemalige Gruppe BLAU zu einem reinen Fahrtraining umzuwandeln.

Ganz bewusst sollte die Hemmschwelle nach unten gedrückt werden und so sollte es keine Zeitnahme, keine Transponder und somit auch keine Wertung geben. Um es den Teilnehmern so leicht als möglich zu machen wurde auch auf eine Lizenz verzichtet.

Einfach und spontan an eine permanente Rennstrecke kommen, den Kurs unter Anleitung unserer Instrukturen kennenzulernen und zu befahren. Gleichzeitig wichtige Hinweise und Tipps zu bekommen und im Kreise Gleichgesinnter die Faszination Porsche auf abgesperrter Strecke zu erleben. Dies bei größtmöglicher Sicherheit und bester Anleitung auf Augenhöhe. Mit diesem neuen Konzept sollte es auch Porsche Zentren ermöglicht werden all ihre Kunden mit einer Affinität zum Motorsport einfach und kostengünstig auf die Strecke zu bringen, um sie an die vielen Möglichkeiten beim Porsche Clubsport heran zu führen.



Erkennbar an den blauen Startnummern bogen die Teilnehmer aus ihren Boxen in die Boxengasse ein. Von den fleißigen Helfern des Rössle Teams wurden sie dort erwartet und ihren jeweiligen Instrukturen zugeteilt.

Dann schaltete die Boxenampel auf Grün und los gings hinter ihren Instrukturen auf die Strecke. Über Funk gaben sie ihr Wissen und ihre Ratschläge an die hinter ihnen Fahrenden weiter. Nach der Südkurve auf der Start-Ziel Geraden gab es die Anordnung nach rechts auszuscheren und sich hinten wieder einzuordnen, dies ermöglichte es jedem Teilnehmer mindestens eine Runde direkt hinter dem Instruktor zu fahren.

Um all das Gesagte auch umzusetzen gab es 2 Blöcke Freies Fahren mit je einer halben Stunde Fahrzeit. Im Anschluss daran gab es eine Schlussbesprechung und die Verabschiedung.





3.3 Gelebte Französisch-Deutsche Solidarität – Teilnahme des PC Alsace am lizenzfreien Fahrtraining

2019 hatten vom befreundeten Porsche Club Alsace (Elsass) über 10 Fahrer teilgenommen. Ob wohl die netten und geschätzten französischen Porsche Freunde auch dieses Jahr unter den komplizierten Umständen wiederkommen würden?

Die PC Schwaben Mitglieder Ute und Karl-Heinz Kröger haben auch sind seit Jahren immer wieder bei Veranstaltungen des PC Alsace dabei und pflegen die Freundschaft. Fritz Letters, Präsident des Porsche Club Deutschland und Francis Wantz, Präsident des Porsche Club Alsace telefonierten mit dem Ergebnis, dass insgesamt 13 Fahrer an dem lizenzfreien Fahrtraining teilnahmen.



Das war für die Veranstalter eine sehr große Freude und diese französisch-deutsche Solidarität wurde sehr geschätzt.

Am Veranstaltungstag traf Francis Wantz mit seinen PC Alsace Mitgliedern vollzählig ein und man begrüßte sich freundschaftlich, selbstverständlich unter Beachtung der auferlegten Covid-19-Bedingungen.

Auch das Wetter freute sich sehr und ließ die kurze, heftige Dusche am Vormittag mit anschließendem strahlenden Sonnenschein wunderbar abtrocknen. Bis zum frühen Abend wurden die jeweiligen Fahrzeiten des Fahrtrainings von allen rege und problemlos genutzt. Der Porsche Club Deutschland und Porsche Club Schwaben sagt "Merci beaucoup et à l'année prochaine" (...Herzlichen Dank und bis zum nächsten Jahr).







4 PCHC in Hockenheim – Heiße Kämpfe bei heißen Temperaturen



Porsche Club Historic Challenge



Das zweite Rennwochenende der Porsche Club Historic Challenge dürfte für Heinz-Bert Wolters (997 GT3 R) zur vollsten Zufriedenheit gelaufen sein. Auf dem Hockenheimring feierte Wolters einen Doppelsieg. Dahinter landeten Klaus Horn (997 GT3 R) und Jack Crow (997 GT3 Cup) jeweils einmal auf Rang zwei.



Nachdem Heinz-Bert Wolters beim Auftakt vor drei Wochen einmal Georg Vetter den Vortritt lassen musste, feierte der GT3-Pilot an derselben Stelle einen Doppelsieg. Während Vetter wegen eines geschäftlichen Termins nicht antrat, ließ Wolters in beiden Rennen nur wenige Zweifel an seinem Sieg aufkommen. Eine gewisse Spannung herrschte im ersten Rennen. Hier übernahm auf den ersten drei Runden Maximilian Ertl im Porsche 997 GT3 Cup das Kommando. Dem Druck von Wolters konnte der Youngster nicht lange standhalten.



Nur wenige Runden später rückte das Safety-Car aus. Der erarbeitete Vorsprung von Wolters war dahin. Beim anschließenden Restart verlor Ertl seinen Platz an Klaus Horn. Der Landauer hing davor hinter Ertl fest und witterte nun Morgenluft. Den Sieg von Wolters konnte Horn jedoch nicht mehr verhindern.





"Maximilian Ertl hatte den Start gewonnen. Unten an der Parabolika konnte ich ihn fair ausbremsen. Der Restart war etwas aufregend. Nachdem Horn hinter mir war, hat er mich unter Druck gesetzt. Da musste ich alle Register ziehen. Das hat bis auf die allerletzte Runde gut geklappt. Da bekam ich über Funk die Anweisung etwas langsamer zu machen, um abgewinkt zu werden. Ich habe runter gezählt und die Zeit war abgelaufen. Aber die karierte Flagge kam nicht. Da gab ich nochmals Gas und bin noch die Runde gefahren", äußerte sich Wolters zum ersten Durchgang. Klaus Horn musste damit erneut seinem Dauerrivalen den Vortritt lassen. Der erfahrene Porsche-Pilot schilderte sein Rennen wie folgt: „Mit Maximilian Ertl hatte ich lange zu kämpfen.



Auf den Geraden gehen diese Autos genauso schnell und der Bursche kann auch sehr gut fahren. Nach dem Restart konnte ich vorbei, aber Wolters war schon etwas weggezogen. Von den Zeiten her waren wir ähnlich, aber dann kommen die Übrerrundungen dazu. Gegen Schluss war es nochmal knapp, aber es fehlt halt immer noch eine Kleinigkeit."

Maximilian Ertl büßte noch eine weitere Position ein, denn auch Jack Crow hatte beim Restart die besseren Karten. Knapp hinter Jack Crow sah Ertl das Tuch als Gesamtvierter. Damit war aber zumindest der deutliche Sieg in der Klasse 7 unter Dach und Fach gebracht. „Im ersten Rennen war der Start sehr gut und bin von zwei auf eins vor. Danach konnte ich mich etwas absetzen und einige Führungskilometer sammeln. Aber über die Distanz kann ich die schnellen Autos nicht halten“, so Ertl.

Wolters hält stark aufgelegten Jack Crow in Schach.



Im zweiten Rennen war für Wolters schnell alles klar. Den Start hatte der Doppelsieger diesmal gewonnen, während Horn vor Christian Fischer (991 GT3 Cup) und Maximilian Ertl das Verfolgerfeld anführte. Jack Crow büßte dagegen zwei Positionen ein und fuhr auf Gesamtrang fünf. In der fünften Runde war Klaus Horn jedoch plötzlich aus dem Spiel. Die Elektronik streikte. „Ich dachte zuerst, dass da was kaputt sei. Dann sah ich den Knopf und habe gedrückt. Da war alles wieder gut.

Aber ich hatte schon einige Meter verloren und war auf Platz fünf zurückgerutscht“, schilderte Horn die Problematik. Wolters konnte das recht sein, denn Horn musste sich erst mühsam wieder nach vorne arbeiten. Das alles spielte Jack Crow in die Karten. Der hatte sich Stück für Stück nach vorne gearbeitet und lag in Runde fünf auf Platz zwei. Mit dem Heck des führenden GT3 R vor Augen überquerte Jack Crow als Zweiter die Ziellinie. „Ich bin sehr zufrieden. Für mich ist das Rennen noch sehr gut gelaufen. Das zweite Rennen war von Anfang an ganz anders als geplant. Der Start von mir war verkorkst. Ich musste mich anschließend wieder mühsam verkämpfen“, so Jack Crow. Dahinter betrieb Klaus Horn als Gesamtdritter zumindest Schadensbegrenzung.





Eine sehr turbulente Schlussphase bot der Kampf um die vierte Gesamtposition. Eigentlich lag hier mit beruhigendem Vorsprung Christian Fischer (991 GT3 Cup) auf erneutem Siegeskurs in der Klasse 8. Dahinter duellierten sich Maximilian Ertl und Thorsten Rose (991 GT3 Cup) um Platz fünf. Zwei Runden vor Schluss überschlugen sich die Ereignisse. Zuerst wurde Fischer von einem überrundeten Fahrzeug touchiert und in einen Dreher geschickt. Sowohl Ertl als auch Rose gingen vorbei. In der letzten Runde setzte sich schließlich noch Rose vor Ertl, der damit neben einem vierten Platz noch den Sieg in der stark besetzten Klasse 8 mit nach Hause nahm. Den Sieg in der Klasse 7 holte wie schon im ersten Rennen Maximilian Ertl. Trotz des verpassten Klassensieges zeigte sich Fischer, der zudem einige Runden auf Gesamtrang zwei fuhr, zufrieden: „Obwohl ich das erste Rennen als Klassensieger beenden konnte, war das zweite Rennen jetzt besser, auch von den Zeiten her und vom Abstand nach vorne. Hinten an der Spitzkehre war ich an einem Auto schon vorbei, aber er hat mich hinten touchiert und es hat mich gedreht. Das war natürlich sehr schade, so kurz vor Schluss die Führung noch zu verlieren.“ Im angesprochenen ersten Durchgang hatte Fischer noch vor Rose den Klassensieg eingefahren.

Stark besetzte Klassen



In der Klasse 8 setzten Christian Fischer und Torsten Rose die Akzente. Dahinter landete im ersten Rennen Gerhard Kilian an der dritten Stelle, wobei sich der Ex-Champ noch an Klasse 7 Piloten Francesco Klein (997 GT3 Cup) vorbeikämpfen musste. Über eine Treppchenplatzierung im zweiten Rennen freute sich Dr. Florian Keck. Nach seinem Umstieg vom 996 auf den aktuelleren 991er findet sich dieser immer besser zurecht. Mit zwölf Fahrzeugen war die Klasse 7 an diesem Wochenende proppenvoll. Hier konnte Francesco Klein im ersten Rennen auf Rang zwei vor Stefan Ertl und Marvin Meister fahren. Im zweiten Heat drehte Ertl den Spieß um und verwies Klein auf die dritte Position in der Klasse. Vierter wurde erneut Marvin Meister.

Wie schon beim Saisonauftakt teilten sich Christian Voigtländer und Bernhard Wagner die Siege in der Klasse 6. Im zweiten Rennen leistete sich der amtierende Meister fünf Runden vor Schluss jedoch einen Fehler, so dass Wagner vorbeiziehen konnte. Während im ersten Durchgang Wagner/Rösch den dritten Platz holten, fuhr im zweiten Rennen Thomas Kleber auf Rang drei. Die Klasse 5 ging zweimal an Adreas Endter (996 GT3 Cup). In der Klasse 4 feierte Dr. Werner Mössner vor Fischer/Fischer (beide Cayman GT4) einen Doppelsieg. Helmut Piehler (Cayman S) landete in der Klasse 1 zweimal auf der Eins.

Für die Porsche Club Historic Challenge steht jetzt erst einmal eine kleine Pause an. Ende August geht es hoffentlich in Assen in die dritte Runde.

arpRedaktionsbüro Patrick Holzer



Württembergischer Porsche Club und
Porsche Club Schwaben
In Zusammenarbeit mit dem
Porsche Club Deutschland



Porsche Club
Deutschland





Texte: Michael Haas, Patrick Holzer, Ute Kröger
Bilder: Patrick Holzer, Ute Kröger



Württembergischer Porsche Club und
Porsche Club Schwaben
In Zusammenarbeit mit dem
Porsche Club Deutschland



Porsche Club
Deutschland

